

## „Glaubten Sie zu sterben?“

*Es ist ein kalter Wintertag in New York, als der Airbus kurz nach dem Start mit einem Schwarm Gänse kollidiert. Flugkapitän Chesley Sullenberger spricht über die 208 Sekunden, die ihm da noch zur Landung blieben. Und die aus ihm den Helden vom Hudson machten*

Jan Christoph Wiechmann, Stern, 05.11.2009

Captain Sullenberger ...

Nennen Sie mich einfach Sully.

Mögen Sie Gänse noch, Sully?

Ich habe nichts gegen sie. Die Gänse und ich waren nur zur falschen Zeit am falschen Ort.

Können Sie inzwischen wieder schlafen?

Ja, aber es hat zwei Monate gedauert. Man hat Flashbacks und fragt sich: Habe ich wirklich die richtigen Entscheidungen getroffen?

Sie litten unter Angst, Unruhe, Depressionen, Schlafstörungen – unter den typischen Symptomen nach einem traumatischen Erlebnis.

Ja, uns allen, die an Bord waren, ging es so. Eine völlig menschliche Reaktion, wenn du das überlebst.

Wir müssen noch einmal in Ihr Trauma eintauchen. Es ist der 15. Januar 2009 in New York ...

Ein klarer, kalter Tag. Leichter Wind von Norden. Am Morgen hat es noch geschneit.

Startbereit?

Absolut. Es ist unser letzter Flug, von New Yorks La Guardia nach Charlotte in North Carolina. Mein Copilot Jeff Skiles soll die Maschine fliegen, ich übernehme Checkliste und Funk.

Was sagen Sie?

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Das Übliche. Zuletzt: „Flugbegleiter, bereit zum Start.“

Man fühlt sich irgendwie sicher, wenn Sie mit dieser sonoren Stimme sprechen. Warum haben alle Piloten die gleiche tiefe Stimme? Soll uns die beruhigen?

Wir haben unterschiedliche Stimmen. Aber es liegt in unserer Natur, dass wir Sicherheit und Souveränität ausstrahlen wollen. Mir haben Leute immer gesagt, ich solle Radiosprecher werden.

Der Airbus A320 hebt ab von Startbahn vier. Mit 150 Passagieren. Es ist 15.25 Uhr und 56 Sekunden.

Und alles scheint normal. Für etwa 75 Sekunden.

Das sagen Sie sogar zu Ihrem Co-piloten. Wir haben die Aufzeichnungen aus dem Cockpit. Sie sagen ...

„... was für ein wunderbarer Blick auf den Hudson River.“ Das sage ich gerade, als die Startphase hinter uns liegt und wir auf die Steiggeschwindigkeit beschleunigen. Alle Sehenswürdigkeiten New Yorks sind nun in Sicht.

Sie genießen den Blick auf die Skyline noch immer? Nach 42 Jahren im Cockpit, nach 19 663 Flugstunden?

Noch immer. Bei Tag und Nacht. Vor allem dieser Himmel. Er ist nie derselbe. Ich sage das sogar zu meinem Copiloten.

Dafür haben Sie Zeit?

Sobald wir die Flughöhe erreicht haben – ja.

Worüber sprechen Piloten eigentlich da oben im Cockpit? Football? Frauen?

Was immer sie bewegt. Was immer auf der Arbeit so passiert. Ich erzähle Jeff, dass ich meinen Töchtern gern all die Wunder der Erde zeigen möchte, die ich aus dem Cockpit sehen durfte.

Der Start verläuft also reibungslos. Es ist nun 15.27 Uhr. Sie steigen hoch über die Bronx, bis auf knapp 900 Meter.

Da sehe ich den Gänseschwarm, eine Sekunde bevor wir ihn treffen. Wie eine Szene aus dem Hitchcock-Film. Ich rufe: „Vögel.“

Ducken Sie sich?

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Nein, aber ich sollte es eigentlich tun für den Fall, dass sie die Windschutzscheibe durchschlagen und mich treffen.

Was ist das für ein Geräusch?

Ein harter Rums. Ein weicher Körper, der hart auf das Flugzeug klatscht. Sie klatschen auf die Tragflächen. Die Flugzeugnase. Die Fenster. Eine oder zwei Kanadagänse treffen das linke Triebwerk, zwei treffen das rechte.

Sie können die toten Tiere wirklich riechen?

Ein paar Sekunden später. Erst spüre ich, wie die Gänse in die Triebwerke hineingeraten und die Turbinenblätter zerstören. Die Triebwerke machen nun Geräusche, die mir signalisieren, dass sie beschädigt sind. Es wird unwirklich still. Dann steigt der Geruch schmorender Gänse durch die Lüftung.

Wie lange dauert das?

Wenige Sekunden nur. Denn wir müssen alles in Sekunden berechnen.

Es ist 15.27 Uhr und 15 Sekunden.

Wir spüren einen plötzlichen, kompletten und beidseitig symmetrischen Schubverlust. Nun weiß ich: Wir befinden uns in einer schrecklichen Notlage. Und das bei niedriger Flughöhe. Bei niedriger Geschwindigkeit. Und über einem der am dichtesten besiedelten Gebiete der Welt.

Was fühlen Sie?

Als würde die Erde unter mir zusammenbrechen. Wir steigen ja noch, die Nase ist 15 Grad gehoben. Wir hängen mit 75 Tonnen in der Luft.

Was sagen Sie nun den Fluglotsen? Und den Passagieren?

Noch nichts. Erst mal muss ich die Maschine fliegen. Während mein Copilot sie noch steuert, beginne ich mit den Notfallprozeduren, die ich für die wichtigsten halte. Ich drehe die Triebwerkszündung auf On. Für den Fall, dass die Maschine wieder anspringt, würde das nun automatisch passieren. Und ich starte die Auxiliary Power Unit, unsere Hilfsturbine. Dann sage ich: My Aircraft. Jeff erwidert: Your Aircraft.

Warum der Wechsel?

Als Pilot habe ich die Verantwortung. Ich habe sehr viel mehr Erfahrung. Außerdem befinden sich alle wichtigen Orientierungspunkte auf meiner Seite.

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Dann sprechen Sie mit dem Tower. Mit klarer Stimme sagen Sie: „Mayday. Mayday. Mayday. Hier ist Cactus 1539 ...“

„... ich habe Schubverlust in beiden Triebwerken und kehre nach La Guardia zurück.“

Sie sagen Cactus 1539 statt 1549.

Ja, ein Versprecher.

Ein schwerwiegender Fehler? Man könnte Ihren Flug verwechseln.

Nein, das ist verständlich bei all dem, was passiert. Sogar der Fluglotse verspricht sich einige Male. Es ist klar, von wem wir reden.

Der Lotse sagt nun: „Okay, yeah, Sie müssen zurück nach La Guardia, drehen Sie links, 220 Grad.“

Und ich wiederhole das: „220“.

Wie fühlt sich so ein Flugzeug an? 75 Tonnen in der Luft, die keinen Schub mehr haben?

Wie ein Gleitflieger. Ich senke die Nase, und wir kommen ins Gleiten. Wenn du keine Schubkraft mehr hast, bleibt dir nur die Schwerkraft. Alle Instrumente funktionieren. Es ist fast wie ein normaler Landeanflug, nur dass wir schneller sinken. Ich drehe sofort eine Linkskurve, denn alle meine Optionen liegen links. In dieser einen Kurve muss ich eine Entscheidung treffen.

Sie waren nie zuvor in dieser Lage?

Nie. In 42 Jahren des Fliegens habe ich nie auch nur den Ausfall eines einzigen Triebwerks erlebt. Wir sinken also. Wir sinken 300 Meter pro Minute.

Und das über dem Großraum New York: 19 Millionen Menschen, kaum Freiflächen, überfüllte Straßen. Gäbe es einen schlimmeren Ort?

Ja. Einen Ort ohne glatte Oberflächen, ohne Highways, Äcker, Flüsse. Los Angeles zum Beispiel.

Los Angeles hat den Pazifik.

Aber nicht, wenn du mitten über der Stadt hängst.

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Also: Es ist 15.28 Uhr und 5 Sekunden. Sie sind auf der Linkskurve. Sie haben Sekunden, in denen Sie über Leben und Tod entscheiden. Option eins: Rückkehr nach La Guardia. Der Fluglotse fragt: „Cactus 1529, wollen Sie auf Landebahn 13 landen?“

Ich bezeichne meine Entscheidung als einen visuell-konzeptionellen Gedankenprozess. Ich habe nicht die Zeit, alle Optionen durchzurechnen. Ich habe nur meine Erfahrung. Ich blicke aus dem Fenster und suche meine Orientierungspunkte der Stadt. Ich muss zügig beurteilen, ob ich es über diese stark bevölkerte Gegend mit hohen Gebäuden zurück zum Flughafen schaffe. Außerdem ist das Gewässer rund um La Guardia, Flushing Bay, ein schmales Gebiet. Es gibt dort nicht jene Rettungsboote, die uns schnell erreichen.

Sie denken an all diese Dinge?

Nicht bewusst. Aber ich habe sie aufgrund meiner Erfahrung und Ortskenntnis im Hinterkopf. Ich bin einfach nicht sicher, ob ich La Guardia erreichen kann.

Heute stehen Ihnen all diese Daten zur Verfügung. Hätten Sie es geschafft?

Wahrscheinlich nicht. Es dauert etwa 30 Sekunden, um festzustellen, was überhaupt passiert und zu tun ist. Für die Option La Guardia muss ich ganz sicher sein. Wenn ich eine Fehlentscheidung treffe, gibt es einen Crash mit katastrophalen Folgen.

Warum dann nicht Teterboro, der Flughafen in New Jersey, etwa zehn Kilometer entfernt. Der Fluglotse sagt: „Drehen Sie rechts, zwei acht null, Sie können auf Landebahn eins in Teterboro landen.“

Ich sehe Teterboro in der Ferne und weiß: zu weit entfernt. Die letzte Option ist also der Fluss.

Denken Sie in diesem Augenblick an Ihre Töchter?

Nein, keine Zeit.

An Ihre 150 Passagiere?

Nein. Wir haben nur 208 Sekunden vom Vogelschlag bis zur Landung. In dieser Zeit müssen wir begreifen, was passiert ist, die Situation kontrollieren, eine Entscheidung treffen und sie kommunizieren. Ich muss alles in meinem Kopf ordnen, mich konzentrieren und alles andere – Emotionen, Stress – ausblenden.

Glaubten Sie zu sterben?

Niemals. Wenn ich erst mal einen Plan entwickelt habe, bin ich selbstbewusst genug, das Flugzeug sicher herunterzubringen.

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

In solchen Momenten, sagt man, spielt sich das Leben noch einmal vor den Augen ab.

Nicht bei mir.

Keine Stoßgebete zum Himmel?

Nein, wir sind total konzentriert, das Flugzeug zu fliegen.

Sind Sie religiös? Glauben Sie, Gottes Hand ist im Spiel?

Ich bin religiös aufgewachsen, zur Kirche gegangen, habe im Kirchenchor gesungen, würde mich aber heute als philosophischen Menschen bezeichnen.

Was sagt man den Passagieren in diesem Moment? Die Wahrheit?

Hätte ich die Zeit, würde ich es die Besatzung wissen lassen.

Verschweigen Piloten uns Passagieren in solchen Momenten die Wahrheit, um uns nicht zu beunruhigen?

Ich erzähle den Passagieren grundsätzlich die Wahrheit.

Sie würden also durchsagen: Liebe Passagiere, wir haben Schubverlust und bereiten uns auf eine Notlandung im Hudson vor?

Hätte ich die Zeit – ja. Aber die habe ich nicht. Also sage ich eine Minute vor der Landung nur: „Hier spricht Ihr Kapitän. Bereiten Sie sich auf einen Aufprall vor.“

Da wissen Sie schon, dass Sie im Hudson landen. Um 15.29 Uhr und 28 Sekunden funken Sie: „Wir werden im Hudson sein.“ Warum sagen Sie den Passagieren nicht: Greifen Sie sich Ihre Rettungswesten.

Ich will, dass die Passagiere sich in einer Schutzposition befinden, um Verletzungen zu verhindern. Ich will nicht, dass sie noch bei der Landung versuchen, Rettungswesten zu greifen.

Sie sind nun also im Sinkflug über dem Hudson. 300 Meter unter Ihnen die George Washington Bridge, das einzige Hindernis. Nach Aussage der Stewardess Doreen Welsh bricht Panik aus, Menschen schreien, rufen Angehörige an. Hören Sie, was im Heck los ist?

Ja, durch die Cockpit-Tür. Die Flugbegleiter rufen: „Kopf runter. Bereit zur Landung.“ Ich höre das immer wieder, es beruhigt mich. Ich weiß, diese Flugbegleiter können die Passagiere bei der Landung sicher herausbringen.

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Was machen die Passagiere durch?

Einige beten. Andere schicken SMS an ihre Lieben, verabschieden sich. Da sind zum Beispiel ein Soldat, der gerade aus Afghanistan zurückkam, und seine Verlobte. Sie küssen sich noch mal und sagen: Ich liebe dich. Sie akzeptieren den gemeinsamen Tod.

Jetzt sind Sie nur noch 200 Meter über der Stadt. Sie befinden sich etwa dort, wo ein Flugzeug am 11. September auch war. Einige New Yorker befürchten einen neuen Terroranschlag. Was denken Sie?

Im Cockpit höre ich ständig die automatische Stimme des Kollisionswarnsystems: „Flugverkehr auf Kollisionskurs.“ Ich konzentriere mich einzig auf eine erfolgreiche Notlandung.

Eine Wasserlandung gelingt den wenigsten. Eine äthiopische Maschine zerschellte zum Beispiel mit 175 Passagieren vor den Komoren. Wo-rauf kommt es jetzt an?

Ich konzentriere mich nur noch auf zwei Dinge. Ich blicke voraus durch mein Hauptfenster auf den Fluss und achte auf Flughöhe und Grad unseres Sinkflugs. Und drinnen blicke ich auf unsere Geschwindigkeit. Ich versuche mit einer zehn Grad erhobenen Nase auf den Fluss aufzusetzen. Die Tragflächen müssen exakt auf einer Höhe sein. Die Geschwindigkeit muss knapp über unserer Mindestgeschwindigkeit liegen.

Und so passiert es?

Exakt. Wir landen mit einer 9,8 Grad erhobenen Nase. Mein Copilot ruft mir Geschwindigkeit und Flughöhe zu, als ich dem Wasser näher komme.

Es ist 15.30 Uhr und 38 Sekunden. Der Hudson ist sanft, Sie landen mit der Strömung. Für welche Stelle entscheiden Sie sich?

Nahe der 46. Straße. Zwischen zwei Fähranlegern. Ich weiß aus Erfahrung, hier sind die meisten Boote und die Chancen am größten, uns schnell zu erreichen.

Wasserlandungen sind nicht Teil der Ausbildung?

Korrekt.

Sie sind nun auf dem Wasser. Draußen sind es minus sechs Grad. Glaubten Sie, dass alle überleben?

Nachdem wir erst mal gelandet und zum Stillstand gekommen sind und die Maschine sich noch in einem Stück befindet, weiß ich: Das Schlimmste liegt hinter uns. Alle sind am Leben. Jetzt geht es darum, sie zu evakuieren.

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Doch nun öffnet ein Passagier die Hecktür, drückt die Stewardess beiseite, Wasser strömt hinein. Bekommen Sie das mit?

Zunächst nicht. Jeff beginnt mit der Evakuierungs-Checkliste. Ich öffne die Cockpit-Tür und rufe: „Evakuieren“. Von hinten, von den Seiten, über die Notrutschen gelangen die Menschen ins Freie.

Bricht Chaos aus?

Einige Passagiere sind ziemlich aufgereggt und klettern eilig über die Sitze, doch die meisten bleiben erstaunlich ruhig.

Es gibt dramatische Szenen. Eine Mutter reicht ihr Baby weiter aufs Floß. Passagiere stehen auf den Tragflächen bis zur Taille im Wasser. Einige springen in den eisigen Hudson, weil sie befürchten, dass die Maschine explodiert. Was tun Sie?

Ich bin vorn und überblicke die Evakuierung. Erst später gehe ich das Flugzeug ab, um sicherzustellen, dass keiner mehr an Bord ist.

Das Flugzeug beginnt zu sinken, und Sie gehen durch die Maschine?

Zweimal sogar. Ich suche Rettungswesten, Decken und Jacken, um sie denen zu reichen, die das Flugzeug schon verlassen haben.

Binnen Minuten sind erste Schiffe da. Was fühlen Sie jetzt, da alle 155 Menschen in Sicherheit sind?

Es ist die größte Erleichterung, die ich je in meinem Leben verspürt habe. Als ob das Gewicht des Universums sich von meinem Herzen löste.

Irgendwelche Glückwünsche?

Auf dem Rettungsfloß dreht sich ein Passagier der ersten Klasse um und sagt: Danke, Kapitän. Sie haben mir das Leben gerettet.

Was sagen Sie?

Gern geschehen.

Sie klingen so unheimlich cool.

Nun ja.

Sie wirken unheimlich diszipliniert. Sachlich.

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Ja, ja. Es ist mein natürliches Temperament, und mein Beruf hat mich noch mehr so geprägt.

Nun sind Sie nur noch der Sully. Der Held vom Hudson. Sie werden ins Weiße Haus eingeladen. Ihre Landung ist Teil des nationalen Mythos geworden. Warum eigentlich?

Ich glaube, dass irgendetwas an diesem Event den Menschen den Glauben an die menschliche Natur zurückgab. Und an ganz elementare Dinge: Erfahrung ist wichtig. Und gute Ausbildung. Teamwork kann funktionieren. Es erinnert sie daran, dass man Gutes in dieser Welt tun kann.

Sie könnten mit Ihrem Heldenstatus bei der Präsidentenwahl antreten.

Es ehrt mich, dass einige mich gern als Präsidenten hätten. Aber ich bin Pilot, kein Politiker.

Es gibt diesen schönen Satz: Vor 25 Jahren waren Piloten auf einer Stufe mit Astronauten. Heute mit Busfahrern.

Mein eigenes Gehalt wurde halbiert. Es gab viele Kürzungen. Pensionszahlungen wurden eingestellt. Die Industrie steht unter großem finanziellem Druck. Was viele Menschen in dieser Rezession erleben, hat die Flugindustrie seit den Anschlägen vom 11. September schon durchgemacht.

Leidet darunter die Sicherheit?

Lassen Sie es mich so sagen: Wir können uns nicht auf die Investitionen früherer Generationen verlassen. Wir müssen neu investieren – nicht nur in Technik, auch in Menschen, um die Sicherheit zu gewährleisten.

Sie fliegen wieder?

Ja, und es fühlt sich ganz natürlich an, im Cockpit zu sitzen. Es ist wie nach Hause zu kommen.

Nichts ist anders?

Nein.

Gar nichts?

Na ja, die Passagiere applaudieren schon, wenn ich nur sage: „Hier spricht Ihr Kapitän Chesley Sullenberger.“